

**CHẾ ĐỘ TREO CỜ THUẬN TIỆN VÀ
NHỮNG ẢNH HƯỞNG ĐẾN CÁC BÊN HỮU QUAN**
THE INTRODUCTION OF FLAG OF CONVENIENCE REGIME
AND ITS INFLUENCES OVER PARTIES IN SHIPPING INDUSTRY

ThS. NGUYỄN CẢNH LAM
Khoa Hàng hải, Trường ĐHHH

Abstract

The article encompasses an analyzed insight into the Flags of Convenience (FOC) regime and outlines the influences of this practice over different entities involved and the global maritime industry. This research builds on the foundation of FOC's history and development to expose its origins and enhance understanding of the practiced trends. Finally, this paper ends up with recommendations for governmental management to discourage the negative effects of FOC regime.

Tóm tắt

Bài viết này nghiên cứu lịch sử phát triển, thực trạng của thể chế treo cờ thuận tiện và các tổ chức quốc tế có ảnh hưởng lớn đến chế độ này. Thông qua đó bài viết khẳng định ảnh hưởng của thể chế này đến các bên hữu quan trong ngành hàng hải, bao gồm chủ tàu, thuyền viên, bảo hiểm hàng hải, bảo vệ môi trường, an toàn hàng hải cùng các quốc gia liên quan và đưa ra những dự đoán, đề nghị cho tương lai.

1. Khái niệm treo cờ thuận tiện

Theo từ điển thương mại tài chính, treo cờ thuận tiện (flag of convenience) là chế độ mà tại đó các tàu biển được đăng ký tại các nước không phải quốc gia của chủ tàu, bởi các nước này yêu cầu thuế ít hơn và các tiêu chuẩn đối với thuyền viên và an toàn cũng thấp hơn. Chủ tàu ở đây cần phải hiểu là chủ trực tiếp có lợi từ con tàu và là người thực sự quản lý con tàu (beneficial owner), vì trên thực tế, có những công ty sở hữu tàu trên luật pháp nhưng thực chất chỉ là đơn vị đứng tên làm trung gian để che giấu, hợp pháp hóa việc đăng ký tàu tại quốc gia tàu đăng ký của người quản lý và hưởng lợi khác.

Nhìn chung, các chủ tàu hướng đến các nguồn lợi từ việc giảm thuế, giảm chi phí khai thác nhờ hạ thấp các tiêu chuẩn về an toàn lao động, bảo vệ môi trường, chi phí thuyền viên, tạm tránh các yêu sách của công đoàn, tổ chức quốc tế. Tuy nhiên thực tế cho thấy, chế độ treo cờ thuận tiện này đã và đang có những ảnh hưởng tiêu cực đáng kể đến sự phát triển của ngành hàng hải, đặc biệt về vấn đề con người và môi trường.

2. Lịch sử phát triển và hiện trạng của chế độ treo cờ thuận tiện

2.1. Lịch sử phát triển

Lịch sử ghi nhận sự xuất hiện của chế độ treo cờ thuận tiện từ thời kỳ Trung cổ, khi mà một số tàu buôn châu Âu tại các nước đang có chiến tranh cố ý treo cờ của các nước khác để đánh lừa các tàu quân sự của quốc gia đối địch. Sau đó, vào những năm đầu của thế kỷ 17, đội tàu của công ty Đông Ấn của Hà Lan cũng treo cờ của nước khác để tránh xung đột với Tây Ban Nha khi buôn bán ở Nam Mỹ. Tương tự, trong cuộc chiến Napoleon, các tàu của chủ tàu Anh cũng treo cờ của Vernice hoặc Genoa để tránh bị bắt giữ khi khai thác tại Địa Trung Hải. Gần đây hơn, khi việc mua bán nô lệ bị cấm bởi các hiệp ước quốc tế, các tàu của Mỹ và các nước Mỹ La Tinh khác đã sử dụng cờ của nước khác để che giấu việc chuyên chở nô lệ.

2.2. Hiện trạng của chế độ treo cờ thuận tiện

Tính pháp lý của chế độ treo cờ thuận tiện được cụ thể hóa trong công ước về luật biển năm 1982. Các điều 91, 94 trong Công ước đã quy định rõ vai trò trách nhiệm của quốc gia phải thực hiện quyền tài phán và quản lý về hành chính, kỹ thuật và các vấn đề xã hội của con tàu đăng ký cờ của quốc gia đó. Các nước này phải đảm bảo các tiêu chuẩn kỹ thuật của tàu về cấu trúc, thiết bị, khả năng đi biển, thuyền bộ và điều kiện lao động, sử dụng bảo dưỡng tàu liên quan đến vấn đề an toàn hàng hải.

Trên thực tế, việc treo cờ thuận tiện đem đến cho chủ tàu phương thức đi đường vòng để giảm chi phí khai thác và tránh các quy định của chính phủ. Hệ quả là chế độ này đang thực sự trở thành một xu hướng đáng kể trong ngành hàng hải hiện nay. Thống kê cho biết năm 2010 hơn một nửa số tàu thuyền của chủ tàu Mỹ đã đăng ký treo cờ các quốc gia khác. Theo số liệu của Hội thảo

của Liên hiệp quốc về thương mại và phát triển UNCTAD, 68% đội tàu thế giới đang treo cờ thuận tiện. Trong đó, quốc gia thu hút được đăng ký tàu biển nhiều nhất phải kể đến Panama, chiếm hơn 21,9% đội tàu thế giới, tiếp sau đó là Liberia, chiếm 11,9% và đảo Marshall với 7,1% (UNCTAD, tr.46).

3. Ảnh hưởng của chế độ treo cờ thuận tiện đến các bên hữu quan trong ngành hàng hải

3.1. Chủ tàu

Chủ tàu chính là bên được hưởng lợi nhiều nhất trong chế độ này và là bên ảnh hưởng trực tiếp đến sự phát triển của thể chế treo cờ thuận tiện. Nếu như trong lịch sử, chế độ này được sử dụng chủ yếu để đánh lừa các tàu chiến của quốc gia đối địch, thì ngày nay chủ tàu nhắm tới lợi ích kinh tế khi đăng ký tàu của mình tại quốc gia khác. Trong khi các quốc gia như Mỹ và châu Âu đánh thuế thu nhập rất cao, các quốc gia bán cờ lại đưa ra một hệ thống phí dịch vụ hấp dẫn. Cụ thể khi đăng ký tàu ở Panama, chủ tàu không phải chịu một khoản thuế nào mà chỉ phải trả một mức phí đăng ký 0,2 usd cho một tấn đăng ký, và trả 0,1 usd cho mỗi tấn như chi phí dịch vụ hàng năm.

Chủ tàu có thể tránh được những quy định chặt chẽ của quốc gia sở tại khi chọn một quốc gia khác để đăng ký tàu của mình. Tại Việt Nam, do quy định của luật biển không cho phép đăng ký tàu quá 15 tuổi, nhiều công ty tàu biển khi mua tàu cũ nước ngoài thường đăng ký tại Mông Cổ để tránh những quy định này. Bên cạnh đó, chủ tàu có thể chọn quốc gia đăng ký có những quy định lỏng lẻo hơn về an toàn hàng hải, yêu cầu về bảo vệ môi trường, đặc biệt là các quốc gia này không có sự ảnh hưởng mạnh của công đoàn lao động, qua đó sẽ tiết kiệm đáng kể chi phí khai thác về thuyền viên và trang thiết bị.

3.2. Thuyền viên

Thuyền viên là bên chịu ảnh hưởng nhiều nhất của chế độ này. Kết quả của nỗ lực tìm kiếm giải pháp nhằm giảm chi phí khai thác của chủ tàu thông qua đăng ký tàu biển tại nước ngoài, là điều kiện làm việc và lương của thuyền viên bị hạ thấp tối đa, an toàn lao động không được đảm bảo. Tổ chức lao động vận tải quốc tế ITF (International Transport Workers Foundation), với hơn 779 công đoàn trên 155 quốc gia, đã phát động chiến dịch chống lại chế độ này từ năm 1984. Trải qua hơn nửa thế kỷ đấu tranh, ITF đã thiết lập những tiêu chuẩn như định mức tối thiểu về điều kiện làm việc và sinh hoạt, lương của thuyền viên và buộc các chủ tàu phải ký đồng ý. Không có thể xanh do ITF ban hành, các chủ tàu sẽ bị công đoàn thành viên của ITF tẩy chay khi khai thác quốc tế. Tuy nhiên, đến nay cũng mới chỉ có khoảng một phần tư các tàu treo cờ với khoảng 123,000 thuyền viên thuận tiện có thể này, số thủy thủ làm việc trên các tàu còn lại vẫn tiếp tục hứng chịu những tác động tiêu cực do chế độ này mang lại.

3.3. Quốc gia liên quan

Đối với các quốc gia bán dịch vụ đăng ký thuê tàu, đây là một nguồn thu đáng kể dẫn đến sự cạnh tranh quyết liệt của các nước như Panama, Liberia về cung cấp dịch vụ này. Trong khi đó, các quốc gia của chủ tàu, ngược lại lại mất đi nguồn thu trên, đồng thời đánh mất quyền kiểm soát với các tàu sở hữu của chủ tàu nước mình, gây nên những khó khăn trong công tác quản lý đội tàu.

3.4. An toàn hàng hải, môi trường

Những con số thống kê của ITF cho thấy, các tai nạn hàng hải cũng xảy ra nhiều hơn ở trên các tàu treo cờ thuận tiện. Với việc đăng ký ở những nước có quy định lỏng lẻo về trang thiết bị và thuyền bộ, các chủ tàu cũng đồng thời làm ảnh hưởng đến vấn đề an toàn hàng hải và ô nhiễm môi trường. Như tuyên bố của Nghị viện Úc về vấn đề này, “Thế giới có quá nhiều các tàu quá tuổi và không đảm bảo về bảo dưỡng đang chạy theo một chút thu nhập đáp lại”.

3.5. Các bên khác

Các bên như ngân hàng, bảo hiểm hàng hải, các cơ quan quản lý đều chịu những tác động nhất định của chế độ này. Việc treo cờ thuận tiện đang gây những xáo trộn, mơ hồ trong việc đánh giá, kiểm tra, kiểm soát các hoạt động khai thác hàng hải quốc tế.

4. Kết luận

Chế độ treo cờ thuận tiện đang đưa ngành hàng hải đến “cuộc đua về đáy” (race to bottom) khi các tiêu chí về an toàn sinh mạng, điều kiện lao động, bảo vệ môi trường đang bị hạ thấp dần. Chủ tàu tìm kiếm các quốc gia có quy định lỏng lẻo về đăng ký tàu biển, trong khi các quốc gia bán

cờ lại tìm các chỗ hỏng trong quy định của hàng hải quốc tế để cung cấp những dịch vụ thuận tiện nhất. Do vậy, yêu cầu về quản lý vĩ mô nhằm hạn chế các ảnh hưởng tiêu cực của chế độ này là hết sức cần thiết. Các quốc gia cần kết hợp với nhau cùng các tổ chức quốc tế để đưa ra những chiến lược phối hợp dài hạn vì sự phát triển của ngành vận tải biển cũng như nền kinh tế nói chung. Các chiến lược này cần dựa trên các tiêu chí như sau:

- Đảm bảo quyền lợi tối thiểu của chủ tàu, tránh tình trạng sụt giảm về đầu tư vào ngành hàng hải.
- Kiểm soát chặt chẽ với quyền sở hữu của chủ tàu, loại bỏ các công cụ để che giấu quyền sở hữu nhằm trốn tránh các trách nhiệm liên quan của người sở hữu thực sự.
- Các quốc gia cần có các chính sách thu hút đăng ký đội tàu thuộc sở hữu mình nhằm tăng quyền kiểm soát và dẫn hạn chế việc treo cờ thuận tiện.
- Phối hợp với các tổ chức quốc tế như ITF, IMO để đưa ra các chính sách quản lý nâng cao chất lượng của đội tàu và điều kiện làm việc thuyền viên phù hợp với tiêu chuẩn hàng hải quốc tế.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Nguyễn Cảnh Lam. (2012). Luận văn Thạc sỹ Quản lý vận tải: “*Treo cờ thuận tiện: sự tự do hay đặc ân*”, trường SUNY Maritime, USA.
- [2] International Transport’s Workers Foundation. (2012). *Chiến dịch treo cờ thuận tiện*. Đường dẫn: <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/index.cfm>.
- [3] United Nations Conference on Trade and Development. (2011). *Đánh giá về vận tải biển 2011*. Chương 2, cấu trúc và quyền sở hữu của đội tàu thế giới.

Người phản biện: TS. Đinh Xuân Mạnh

THUẬT TOÁN XÁC ĐỊNH VỊ TRÍ TÀU BẰNG PHƯƠNG PHÁP THIÊN VĂN VỚI HƯỚNG ĐI VÀ TỐC ĐỘ TÀU KHÔNG THAY ĐỔI TRONG QUÁ TRÌNH QUAN SÁT THIÊN THỂ

ALGORITHMS OF DETERMINNING SHIP’S POSITION BY CELESTIAL NAVIGATION WITH THE SHIP ON CONSTAINT COURSE AND SPEED DURING BODIES ARE OBSERVATED

KS. NGUYỄN VĂN SƯƠNG
ThS. ĐÀO QUANG DÂN
Khoa Hàng hải, Trường ĐHHH

Tóm tắt

Trong bài báo, nhóm tác giả đưa ra thuật toán xác định vị trí tàu bằng các đường cao vị trí thiên văn với điều kiện hướng đi và tốc độ tàu không thay đổi trong quá trình quan sát thiên thể. Với thuật toán xây dựng, vị trí tàu xác định sẽ có độ chính xác cao hơn, thời gian thực hiện nhanh hơn phương pháp đồ giải thuần túy của Saint-Hilaire.

Abstract

=>In this paper, the authors present algorithms of determining astronomical position by lines of position with ship on constaint course and speed during celestial bodies are observated. With establishing algorithms, fixed position have more accuracy than intercept method of Saint-Hilaire and Taken time is less.

1. Đặt vấn đề

Trong Hàng hải thiên văn, độ cao thiên thể tại thời điểm quan sát được viết dưới dạng:
 $h = h(\varphi_0; \lambda_0)$

$$h = \arcsin(\sin \varphi \cdot \sin \delta + \cos \varphi \cdot \cos \delta \cdot \cos t_L)$$

khai triển hàm số theo chuỗi Taylor ở lân cận điểm $M_c(\varphi_c; \lambda_c)$ nhận được [1,3]: